vinetur

दिन के समय शराब की ढुलाई सीमित करने वाले विधेयक का केन्याई ट्रांसपोर्टरों ने किया विरोध

उद्योग संगठन का कहना है कि 12 घंटे की सीमा से माल ढुलाई क्षमता 14.3% से 33.3% तक घट सकती है और सालाना Sh6.3 billion से Sh14.6 billion का राजस्व जोखिम में पड़ सकता है

रविवार, 15 नवंबर 2026



केन्या के ट्रांसपोर्टर उस प्रस्ताव का विरोध कर रहे हैं जिसके तहत मादक पेय पदार्थों की आवाजाही केवल दिन के समय तक सीमित होगी। उनका कहना है कि इस कदम से माल ढुलाई का काम बाधित हो सकता है, नौकरियां खतरे में पड़ सकती हैं और पूर्वी अफ्रीका की आपूर्ति शृंखलाओं में लागत बढ़ सकती है।

Kenya Transporters Association ने शनिवार, 14 नवंबर को कहा कि संसद को Alcoholic Drinks and Drugs Control Laws (Amendment) Bill, 2026 के उन प्रावधानों की समीक्षा करनी चाहिए, जिनके तहत शराब की ढुलाई सुबह 6 बजे से शाम 6 बजे के बीच तक सीमित होगी। संगठन ने कहा कि वह अवैध शराब पर अंकुश लगाने के प्रयासों का समर्थन करता है, लेकिन प्रस्ताव कानूनी कारोबारियों पर आपराधिक नेटवर्क की तुलना में अधिक बोझ डालेगा।

विवाद का केंद्र ढुलाई का वह नियम है, जिसे एसोसिएशन के मुताबिक केन्या और पूरे क्षेत्र में माल परिवहन के तौर-तरीकों के अनुरूप नहीं बनाया गया है। लंबी दूरी के ट्रक अक्सर बंदरगाहों के कार्यक्रम, सीमा शुल्क निकासी के समय, गोदामों तक पहुंच, वज़न पुलों की आवश्यकताओं और सीमा पार करने की समय-सीमा के अनुरूप चौबीसों घंटे चलते हैं। एसोसिएशन का कहना है कि केवल दिन में आवाजाही की तय सीमा से ट्रक रास्ते में फंस सकते हैं, डिलीवरी में देरी हो सकती है और परिचालन लागत बढ़ सकती है।

KTA के अध्यक्ष Newton Wang'oo ने कहा कि एसोसिएशन उपभोक्ताओं की सुरक्षा और अवैध शराब के खिलाफ कार्रवाई के सरकार के घोषित लक्ष्य का समर्थन करता है। हालांकि, उनके मुताबिक मसौदा कानून नियमों का पालन करने वाले ट्रांसपोर्टरों को प्रभावित करेगा, जबकि तस्करों और अन्य गैरकानूनी कारोबारियों पर इसका कोई खास असर नहीं पड़ेगा।

उन्होंने कहा कि कानूनी माल की आवाजाही ऐसे नियमों से बाधित नहीं होनी चाहिए, जो एसोसिएशन की राय में पहले से ही कानून से बाहर काम कर रहे लोगों को रोकने की संभावना नहीं रखते। संगठन ने कहा कि ढुलाई पर प्रतिबंध से आपूर्ति शृंखलाएं बाधित हो सकती हैं, नौकरियां खतरे में पड़ सकती हैं और कारोबार की लागत बढ़ सकती है।

एसोसिएशन के शुरुआती उद्योग विश्लेषण के अनुसार, शराब से जुड़ी माल ढुलाई लगभग 7,500 प्रत्यक्ष नौकरियों को सहारा देती है, सालाना अनुमानित Sh43.9 billion का माल ढुलाई राजस्व पैदा करती है और केन्या तथा पड़ोसी बाजारों में 3,000 ट्रकों के बराबर परिचालन से जुड़ी है। KTA का अनुमान है कि प्रस्तावित नियमों से परिवहन क्षमता 14.3% से 33.3% तक घट सकती है, जिससे सालाना Sh6.3 billion से Sh14.6 billion का माल ढुलाई राजस्व जोखिम में पड़ सकता है।

इन आंकड़ों का स्वतंत्र रूप से सत्यापन नहीं हुआ है, लेकिन वे उद्योग की चिंताओं का पैमाना दिखाते हैं। एसोसिएशन ने कहा कि इसका असर केवल परिवहन कंपनियों और शराब वितरकों तक सीमित नहीं रहेगा। भरोसेमंद माल ढुलाई सेवाओं पर निर्भर निर्माता, थोक विक्रेता, खुदरा विक्रेता और अन्य कारोबार भी देरी और बढ़े हुए लॉजिस्टिक्स खर्च का सामना कर सकते हैं।

ऐसा होने पर इन अतिरिक्त लागतों में से कुछ का बोझ खरीदारों पर डाला जा सकता है। पेय उद्योग के लिए इस नियम से केन्या के भीतर बीयर, वाइन और स्पिरिट्स का वितरण महंगा हो सकता है और देश से होकर पूर्वी अफ्रीका के समुद्र तक पहुंच से वंचित बाजारों में जाने वाली खेपों का परिवहन जटिल हो सकता है। केन्या क्षेत्रीय व्यापार का एक अहम पारगमन मार्ग है और ट्रकों की आवाजाही पर कोई भी नई पाबंदी पड़ोसी देशों के लिए भेजे जाने वाले माल के साथ-साथ घरेलू डिलीवरी को भी प्रभावित कर सकती है।

एसोसिएशन ने यह चेतावनी भी दी कि विधेयक से क्षेत्रीय लॉजिस्टिक्स केंद्र के रूप में केन्या की स्थिति कमजोर हो सकती है। केन्या, East African Community के कई समुद्र तक पहुंच से वंचित देशों और व्यापक Great Lakes क्षेत्र के लिए माल संभालता है। ट्रांसपोर्टरों का कहना है कि परिचालन के लिए समय का दायरा संकरा होने से सीमा-पार माल ढुलाई का समय तय करना कठिन होगा।

KTA ने कहा कि आधुनिक लॉजिस्टिक्स बंदरगाहों, अंतर्देशीय डिपो, भंडारण केंद्रों और सीमा चौकियों के बीच लगातार समन्वय पर निर्भर करते हैं। कानूनी खेप ले जा रहे ट्रक को भी भीड़ से बचने, सीमा शुल्क की समय-सीमा पूरी करने या आपूर्ति शृंखला के दूसरे हिस्सों से जुड़ने के लिए रात में चलना पड़ सकता है। ट्रांसपोर्टरों का कहना है कि शराब की खेपों के लिए 12 घंटे की समय-सीमा इन वास्तविकताओं को ध्यान में नहीं रखती।

समय-सीमा के अलावा, एसोसिएशन ने उन प्रस्तावों पर भी आपत्ति जताई जिनसे ट्रांसपोर्टरों के लिए लाइसेंस की नई शर्तें लागू हो सकती हैं। उसका कहना है कि कंपनियां पहले से ही माल और परिवहन अनुपालन से जुड़े मौजूदा नियमों के तहत काम करती हैं। अतिरिक्त परमिट से नियामकीय बोझ और लागत बढ़ेगी, जबकि नियमों का पालन कराने में स्पष्ट

सुधार नहीं होगा।

संगठन सांसदों से सुबह 6 बजे से शाम 6 बजे तक ढुलाई सीमित करने का प्रस्ताव हटाने, लंबी दूरी की माल ढुलाई और अंतरराष्ट्रीय पारगमन वाले माल की सुरक्षा करने तथा उन अतिरिक्त लाइसेंस शर्तों को वापस लेने की मांग कर रहा है जिन्हें वह अनावश्यक बताता है। वह यह भी चाहता है कि किसी कंपनी द्वारा उचित जांच-पड़ताल किए जाने पर तीसरे पक्ष के अपराधों के लिए ट्रांसपोर्टरों को जवाबदेह न ठहराया जाए।

यह मांग उद्योग की एक व्यापक दलील से जुड़ी है : अवैध शराब पर कार्रवाई की जिम्मेदारी पूरी आपूर्ति शृंखला में साझा होनी चाहिए। इसमें निर्माता, वितरक, नियामक और कानून प्रवर्तन एजेंसियां शामिल हों, न कि इसका अधिकांश भार ट्रक ऑपरेटरों पर डाला जाए।

आवाजाही पर व्यापक प्रतिबंध लगाने के बजाय एसोसिएशन ने कहा कि सरकार को डिजिटल ट्रेसबिलिटी प्रणालियों और खुफिया जानकारी पर आधारित कार्रवाई में निवेश करना चाहिए। उसकी राय में, ये उपाय संदिग्ध खेपों की पहचान करने और उत्पादों को निर्माता से लेकर अंतिम गंतव्य तक ट्रैक करने में दिन के समय ढुलाई के एक समान नियम से अधिक कारगर होंगे।

KTA इस उपाय को लागू करने से पहले पूरे आर्थिक प्रभाव का आकलन करने और परिवहन ऑपरेटरों तथा अन्य उद्योग संगठनों के साथ और अधिक परामर्श करने की भी मांग कर रहा है। संगठन ने कहा कि अवैध व्यापार रोकने के लिए बनाया गया कानून सावधानी से तैयार होना चाहिए, ताकि वैध कारोबार बाधित न हो और समय-संवेदी डिलीवरी पर निर्भर क्षेत्रों को नुकसान न पहुंचे।

यह प्रस्ताव ऐसे समय आया है जब केन्या अवैध शराब से जुड़े सामाजिक और जनस्वास्थ्य के नुकसान से जूझ रहा है। इससे कड़े नियंत्रण लागू करने का दबाव बढ़ा है, लेकिन ट्रांसपोर्टरों का कहना है कि सांसदों के सामने चुनौती यह है कि अवैध उत्पादन और वितरण पर निशाना साधा जाए, बगैर उस वैध व्यापार को धीमा किए जो नौकरियों और क्षेत्रीय कारोबार को सहारा देता है।